

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

OTIF/RID/CE/2012/5

12 avril 2012

Original : allemand

RID : 51^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses
(Berne, 30 et 31 mai 2012)

Objet : Prescriptions du RID pour le ferroutage

Proposition de l'Allemagne

Résumé : Les prescriptions du RID pour le ferroutage devraient être formulées plus clairement.

Documents de référence :

- INF.15 (Allemagne) de la 50^e session de la Commission d'experts du RID ;
- Document OTIF/RID/CE/2011-A (Rapport sur la 50^e session de la Commission d'experts du RID), paragraphes 55 à 57.

Introduction

1. À la dernière session de la Commission d'experts du RID (Malmö, 21 au 25 novembre 2011), l'Allemagne a présenté le document informel INF.15 et exprimé l'opinion que le RID 2011 ne prévoyait pas d'interdiction claire de l'acheminement national de marchandises dangereuses par ferroutage dans des trains transportant également des voyageurs.
2. Au terme des débats concernant ce document, la Commission d'experts du RID a demandé au représentant de l'Allemagne de présenter ce problème au Comité de réglementation des marchandises dangereuses de la Commission européenne. Elle l'a également prié de soumettre, pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID et en collaboration avec

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

d'autres États où de tels transports sont effectués, une proposition comportant des clarifications relatives au RID.

2. L'Allemagne s'est alors efforcée de mettre ce sujet à l'ordre du jour de la réunion du Comité de réglementation des marchandises dangereuses du 19 décembre 2011 à Bruxelles. La Commission européenne a cependant refusé de traiter cette question et a annoncé à la place que la directive 2008/68/CE accordait aux États membres le droit d'autoriser de telles exceptions nationales.
3. Pour ce qui est des clarifications relatives au RID, l'Allemagne propose les deux modifications suivantes :

Proposition 1 :

4. Aux 1.1.2.2 et 1.1.2.3, supprimer le mot « international ».

Justification : Le « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) », Appendice C de la COTIF, régit le « transport international » exclusivement, c.-à-d. qu'il est inutile de préciser « transport international » dans le RID. En outre, ceci est ici trompeur.

Dans le cadre de cette suppression, il a été constaté que les termes « transport international » et « transport international ferroviaire » sont également utilisés au 1.1.4.1.1 ainsi qu'aux 1.9.1 et 1.9.5 du RID. Dans ces passages-là, on peut toutefois penser que l'ajout du mot « international » est effectivement nécessaire pour des raisons rédactionnelles et clarifie le texte. L'Allemagne suggère donc que la Commission d'experts du RID vérifie encore une fois ces passages et, si nécessaire, y biffe également le mot « international ».

Proposition 2 :

5. Insérer un nouvel alinéa p) à la fin du chapitre 7.7 :

« p) sont acheminées par ferroutage avec l'approbation des autorités compétentes. »

Justification : Dans différents États, il est, pour des raisons très diverses, nécessaire d'autoriser le transport combiné de marchandises et de voyageurs. Ce transport combiné est aujourd'hui effectué selon des bases juridiques non uniformes. Puisqu'il existe, du moins dans l'Union européenne, des conditions restrictives pour l'autorisation d'exceptions dans ce domaine, plusieurs États sont d'avis qu'il faudrait ici décider d'une amélioration avec la création d'une base d'habilitation uniforme. Puisqu'en raison de leurs particularités, de tels trafics ne peuvent être réglementés dans le RID, d'un point de vue technique, que par des prescriptions excessivement coûteuses, l'Allemagne est en faveur d'une décision décentralisée par les autorités nationales compétentes sur les conditions techniques de tels trafics. Cette approche est conforme à la règle, tirée de la directive 2008/68/CE, selon laquelle chaque État conserve le droit de promulguer des prescriptions de sécurité pour le transport de marchandises dangereuses dans des trains de voyageurs.